



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

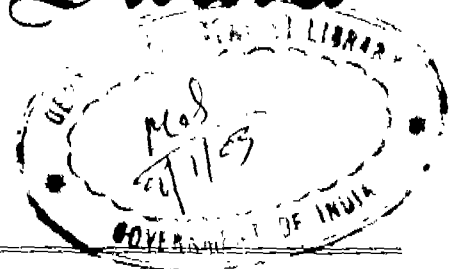
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 180]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 5, 2002/भाद्र 14, 1924

No. 180]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 5, 2002/BHADRA 14, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 सितम्बर, 2002

सं. टीएएमपी/45/2002-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए स्व-अप्रणोदित यान के रूप में पूरी तरह समन्वायोजित अपने फ्लोटेल के वर्गीकरण के बारे में मैसर्स मानोर फ्लोटेल लि. के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/45/2002-केओपीटी

मैसर्स मानोर फ्लोटेल लि०

..... आवेदक

बनाम

कोलकाता पत्तन न्यास

..... प्रत्यर्थी

आदेश

(27 अगस्त, 2002 को पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जलयान संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए "स्व - अप्रणोदित यान" के रूप में पूरी तरह समन्वायोजित अपने फ्लोटेल के वर्गीकरण के बारे में मैसर्स मानोर फ्लोटेल लि० (एमएफएल) से प्राप्त अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1 अभ्यावेदन में उल्लिखित मामले के तथ्यों की सार इस प्रकार है :-

- (i) पूरी तरह समन्वायोजित यान (हल) (सीएच) 'गोल्ड फ्लोट' 'स्व - अप्रणोदित यान' है जिसमें कोई इंजन नहीं है। यह जलयान एक स्थान से दूसरे स्थान पर खींचे बिना नदी या महासागर में नहीं जा सकता।
- (ii) तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय (1987 में) के अधीन जहाज़ अधिग्रहण लाइसेंसदाता समिति ने फ्लोटेल के आयात की अनुमति से संबंधित एमएफएल के आवेदन को यह कहकर खारिज कर दिया था कि फ्लोटेल वाणिज्य जहाज़रानी अधिनियम, 1958 के अधीन दी गई जहाज़ की परिभाषा में नहीं आता है। इस निर्णय से महानिदेशालय, जहाज़रानी सहित सभी संबंधित प्रयोक्ताओं को अवगत करा दिया गया था।
- (iii) तत्पश्चात्, 1988 में पर्यटन मंत्रालय के माध्यम से आयात लाइसेंस के लिए आवेदन किया गया ; और वाणिज्य मंत्रालय द्वारा प्लवमान (तैरते) होटल के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले सीएच के लिए आयात लाइसेंस जारी कर दिया गया।
- (iv) सिंगापुर में निर्मित और टग स्मिट लंकावी द्वारा खींच कर लाया गया सीएच 30 जून, 1995 को हुगली नदी में ग्वालियर स्मारक के 400 मीटर उत्तर में पहुंचा और दो लंगर बोय अग्र एवं पश्च वाले 'मैन-ओ-वार' जेट्टी पर लंगर बांध दिया गया।
- (v) सैन्य प्राधिकारियों से 'सिद्धांततः' मंजूरी मिल जाने के बावजूद (जिसकी सूचना पश्चिम बंगाल सरकार के माध्यम से उन्हें दी गई थी) 'मैन-ऑफ-वार' जेट्टी पर सीएच के लंगर बांधने तथा सेना के ब्लू जोन में फ्लोटेल के खड़ा कर दिए जाने पर सैन्य प्राधिकारियों ने केओपीटी से भारी प्रतिरोध किया।
- (vi) तत्पश्चात् सीएच को केओपीटी ने उनसे परामर्श दिए बिना या उन्हें जानकारी दिए बिना उस स्थान से हटाकर पहले 2 जुलाई, 1995 को बर्थ सं. 9, किडरपुर डॉक में और फिर 6 जुलाई, 1995 को बर्थ सं. 18, किडरपुर डॉक में अंतरित कर दिया। सीएच को अभी केओपीटी ने 18 किडरपुर डॉक में ही रखा है जो किसी बिजली/पानी/सुरक्षा/अन्य सुविधाओं के बिना बहुत ही जीर्ण-शीर्ण अवस्था में है।

- (vii) तत्पश्चात् केओपीटी के भूमि विभाग ने फ्लोटेल को खड़ा करने के लिए सेना के ब्लू जोन से बाहर वैकल्पिक स्थल बर्थ सं० ९, कलकत्ता जेट्टी आर्बिट कर दी ।
- (viii) केओपीटी फ्लोटेल को 18 किडरपुर डॉक से सं० ९ कलकत्ता जेट्टी में तब तक अंतरित करने से इंकार कर रहा है जबतक उनके द्वारा गलत दावा की गई भारी राशि का भुगतान नहीं हो जाता है। इससे तो पूरी परियोजना ही आर्थिक दृष्टि से अव्यवहार्य हो जाएगी ।
- (ix) कोलकाता डॉक सिस्टम की मौजूदा दरों के मान [मद सं० 26.2 (iii)] के अनुसार 'स्व - अप्रणोदित यान' के लिए 'ठहराव प्रभार' 100/- रु० प्रति जलयान प्रतिदिन निर्धारित है जबकि केओपीटी तटीय जहाज़ पर लागू दर पर बिल बना रहा है ।
- (x) केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि अपनी दरों के मान की मद सं० 26.2(iii) के आधार पर अस्थायी तौर पर डॉक शुल्क को (उसके द्वारा अदा किए गए तथा 6 दिसंबर 2000 से उचित खाते में पड़े 73,33,618/- रु० की राशि में से) समायोजित करे । सीएच को बर्थ 18 किडरपुर डॉक से बर्थ ९ कलकत्ता जेट्टी में अंतरित करे ; और मामले को मध्यस्थता के लिए भेजे जिससे फ्लोटेल प्रचालन शुरू कर सके और पहले से भर्ती किए गए 224 व्यक्तियों की नौकरी को बचा सके । परंतु केओपीटी ने अभी तक कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है ।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में, एमएफएल ने यह निर्णय देने का अनुरोध किया है कि सीएच से जो कि 'स्व - अप्रणोदित यान' है, दरों के मान की मद सं० 26.2 (iii) के अनुसार बर्थ 18 किडरपुर डॉक में रुकने के लिए डॉक शुल्क वसूल किए जाएं ।

3.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अभ्यावेदन की प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं की संबंधित प्रतिनिधि संस्थाओं को और केओपीटी को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

इंडियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)

- (i) स्व - अप्रणोदित यान पर तटीय जलयानों पर लागू प्रशुल्क वसूल करने के लिए केओपीटी द्वारा अपनाया गया सिद्धांत स्पष्ट नहीं है । संभवतः तटीय जलयान प्रशुल्क की वसूली यान की अर्जन क्षमता और कार्य क्षेत्र तथा जेट्टी की अपरंपरागत उपयोगिता को ध्यान में रखकर की जाती है जो सही नहीं है ।
- (ii) उद्यमिता की भावना को प्रोत्साहित करने के लिए एमएफएल से दरों के मान की मद सं० 26.2 के अनुसार प्रशुल्क वसूल किया जाना चाहिए । केओपीटी और एमएफएल के बीच बातचीत उपयुक्त दर तक की जाए या यह दर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाए और उसे परियोजना की व्यवहार्यता, पहले से खर्च की गई लागतों और अब तक हुए नुकसानों को ध्यान में रखकर कलकत्ता जेट्टी ९ में फ्लोटेल के आने के बाद दो वर्ष की अवधि के लिए लागू किया जाए, पिछली अवधि के सभी प्रशुल्कों को माफ कर दिया जाए या अधिक से अधिक दरों

के मान की मद सं० 26.2 के अनुसार प्रभारित किया जाए (यह माना गया है कि कलकत्ता जेट्टी 9 में आने तक यान अप्रयुक्त बजरे के रूप में बेकार खड़ा रहा)

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

- (i) जलयान का बर्थ 9, किडरपुर डॉक में अंतरण एमएफएल के तत्कालीन एजेंट मै० पाटवोक लि० के साथ पूर्व व्यवस्था करके उनके कहने पर किया गया था। अपनी मर्जी से नहीं जैसा कि आरोप लगाया गया है।
- (ii) सीएच का बर्थ 18 किडरपुर डॉक में अंतरण एमएफएल की जानकारी/सहमति से किया गया था जैसा कि उसके 22 जुलाई, 1995 के पत्र से स्पष्ट है। एमएफएल ने भी यह पुष्टि की है कि 18 किडरपुर डॉक में गोल्ड फ्लोर बजरे के उपयुक्त प्रभार तथा जेट्टी 9 नं. से 18 नं. में अंतरण के प्रभार उनके द्वारा अंतरण के खिलाफ कोई शिकायत किए बिना अदा किए जा रहे हैं।
- (iii) एमएफएल ने जलयान को 18 नं. से 9 नं. कलकत्ता जेट्टी में अंतरित करने का अनुरोध किया है, परंतु इस प्रकार अंतरण करना पत्तन को अपेक्षित विधिसम्मत भुगतान करने के बाद और एचएम (पी) द्वारा निरीक्षण करने के लिए जलयान के संबंध में आवश्यक सांविधिक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने पर ही संभव है।
- (iv) एमएफएल से मौजूदा दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार देय बर्थ किराया प्रभारों का दावा किया गया है क्योंकि जलयान ने बर्थ घेरी थी; परंतु अभी तक कोई भुगतान नहीं किया गया है और 16 मई, 2002 तक 66,61,017/- ₹ की राशि बकाया है।

एमएफएल द्वारा उद्धृत 100/- ₹ प्रति यान का प्रभार 20 वर्ग मी. से अधिक की नौकाओं/प्लेटों/ लांचों के लिए डॉकों के भीतर रुकने के लिए है, किसी बर्थ को घेरने के लिए नहीं। सीएच को बर्थ तथा सभी संबद्ध सुविधाएं मुहैया कराई गई थी और उसे तटीय जलयान माना गया है क्योंकि यह विदेश व्यापार में नहीं लगा हुआ है।

- (v) सीएच जलयान है, इस बात को पत्तन नियम, 1944, पत्तन उप नियम 1949 और भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 के अधीन दी गई निम्नलिखित परिभाषाओं के अनुसार सिद्ध किया गया है :-

(क) पत्तन नियम, 1944 - 'जलयान' में पानी में परिवहन के साधन के रूप में प्रयोग में लाए जाने वाले या लाए जाने में समर्थ पानी में चलने वाले समुद्री जहाज से भिन्न यान का प्रत्येक विवरण शामिल है।

(ख) पत्तन उप नियम, 1949 - 'जलयान' में यात्रियों या नाल के जल में परिवहन के लिए नियम या प्रयुक्त जहाज, बजरा, नौका, बेड़ा, यान या इसी प्रकार का कोई अन्य यान शामिल है।

(ग) भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 - 'जलयान' में मनुष्यों या माल के (मुख्यतः जल मार्ग द्वारा) परिवहन के लिए बनाया गया कोई भी यान शामिल है।

- (vi) सीएच गोल्ड फ्लोट जहाज नहीं हो सकता, क्योंकि यह जलयान के रूप में खड़ा रहा है और इसीलिए तटीय जलयान के आधार पर प्रभारों की वसूली पूरी तरह न्यायोचित है। जलयान के

समुद्र पार विदेश से आने पर उसे विदेशगामी जलयान घोषित किया गया था और उसी प्रकार प्रभारों का भुगतान किया गया था । अब वह विदेशगामी जलयान नहीं है , और इसीलिए उसे तटीय जलयान माना गया है ।

- (vii) एमएफएल अपने चार सितारा हॉटल का निर्माण करने और उसे पूरा करने के लिए इन वर्षों में बराबर वाली बर्थ की प्रसुविधा लेता रहा है । यदि जलयान को नदी के बीच या बोय मूरिंग पर बर्थ में लगा दिया जाता तो उसे इतना बड़ा काम करने में भारी मुश्किल उठानी पड़ती ।
- (viii) जब तक केओपीटी द्वारा वसूल किए गए प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता तब तक जलयान को 9 नं० कलकत्ता जेट्टी में अंतरित करना संभव नहीं होगा ।

3.2 आईएनएसए और केओपीटी से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति एमएफएल और केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई ।

3.3 कलकत्ता चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री, बंगाल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री और एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंडस्ट्री इन कलकत्ता ने अभी तक अपनी टिप्पणियाँ नहीं भेजी हैं ।

4. एमएफएल ने आईएनएसए और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया है । उसके द्वारा कही गई मुख्य बातों का सार इस प्रकार है :-

इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर

- (i) वह आईएनएसए द्वारा प्रस्तुत अभिमतो से सहमत है । प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह पहले हुए और दैनिक आधार पर हो रहे भारी नुकसान के मद्दे नजर परियोजना की व्यवहार्यता को ध्यान में रखकर यथाशीघ्र सर्वाधिक मितव्ययी दर का अधिनिर्णयन एवं विनिर्धारण करे , और केओपीटी को अनुरोध दे कि वह गोल्ड फ्लोट को 18 नं. किडरपुर डॉक से 9 नं. कलकत्ता जेट्टी में स्थानांतरित कर दे ।

कोलकाता पत्तन न्यास की टिप्पणियों पर

- (i) केओपीटी ने यह स्वीकार किया है कि "गोल्ड फ्लोट" बजरा है और दरों के मान की मद 26 क अनुसार डॉक शुल्क समान होंगे, भले ही उक्त बजरे को बर्थ में लगाया गया हो या या बोय में लंगर बांधा गया है, क्योंकि यह स्व अप्रेणोदित यान है ।
- (ii) केओपीटी ने मैसर्स पाटवोक का 24 जुलाई, 1995 का पत्र संलग्न किया है जो हग "स्मिगल लकावी" का एजेंट था जिसने सीएच गोल्ड फ्लोट का कर्षण किया था और बिलिंग व्यवस्था की भी पुष्टि की है जबकि सीएच गोल्ड फ्लोर 2 जुलाई, 1995 को ही अतिरित कर दिया गया था। एजेंट द्वारा अंतरण का अनुरोध अंतरण से पूर्व किया जाता है, अंतरण के 22 दिन बाद नहीं ।
- (iii) 6 जुलाई, 1995 को भी केओपीटी द्वारा सीएच गोल्ड फ्लोट को 9 नं० किडरपुर डॉक से 18 नं० किडरपुर डॉक में अंतरित किया गया जबकि एमएफएल ने 22 जुलाई, 1995 को केओपीटी को पत्र लिखा है जो लेखा प्रक्रिया से संबद्ध है, अंतरण के अनुरोध से नहीं ।

- (iv) जहाँ तक पत्तन नियम 1944/ पत्तन उप नियम 1949/ भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के अनुसार जलयान की परिभाषा का संबंध है, सभी में जलयान को मनुष्यों या माल के (मुख्यतः जलमार्ग द्वारा) परिवहन के लिए बनाई गई किसी दस्तु से है। सीएच गोल्ड फ्लोट स्व अप्रेणादित यान है जो मनुष्यों या माल के परिवहन के लिए न तो बना है और न ही आशयित है। यह एक पूंजीगत माल मद है जो अपतटीय आवास के लिए प्रयोग हेतु स्थिर रहता है और इसीलिए जलयान की परिभाषा में नहीं आता।

जहाज अधिग्रहण लाइसेंस समिति, जहाजरानी मंत्रालय, भारत सरकार ने भी यह निर्णय दिया है कि सीएच गोल्ड फ्लोट वाणिज्य जहाजरानी अधिनियम के अंतर्गत नहीं आता जबकि किसी भी तटीय जलयान या किसी भी जलयान को महासागर में जाने से पहले वाणिज्य जहाजरानी अधिनियम के अंतर्गत आना चाहिए।

अतः सीएच गोल्ड फ्लोट के ठहरने के लिए प्रभार केओपीटी की दरों के मान की मद सं० 26.2 (iii) के अनुसार वसूल किए जाने चाहिए।

- (v) केओपीटी का यह कथन कि जब जलयान समुद्र पार विदेश से आया तो उसे विदेशगामी जलयान घोषित किया गया था और इसीलिए प्रभारों का भुगतान किया गया था और चूंकि अब गोल्ड फ्लोट विदेशगामी जलयान नहीं रहा है अतः इसे तटीय जलयान माना गया है और तदनुसार प्रभार वसूल किए गए हैं, तथ्यात्मक दृष्टि से गलत है और पूरी तरह अस्वीकृत तथा विवादित है।

टग स्मिट लंकावी जो सीएच गोल्ड फ्लोट को खींच कर कलकत्ता लाया था क्योंकि कार्गो विदेशी रजिस्टर्ड टग था और इसीलिए विदेशगामी जलयान घोषित किया गया था जो कलकत्ता में सीएच गोल्ड फ्लोट को सुपुर्द करने के बाद सिंगापुर लौट गया था।

सीएच गोल्ड फ्लोट को कर्षण टग का कार्गो माना गया था और तदनुसार उसे घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश पत्र के अंतर्गत सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा मंजूरी दी गई थी।

महानिदेशालय, एफटी, भारत सरकार ने पूंजीगत माल मद के रूप में सीएच गोल्ड फ्लोट के आयात की अनुमति दी थी जो विदेशी टग स्मिट लंकावी के कार्गो के रूप में भारत पहुंचा था।

यदि सीएच गोल्ड फ्लोट जलयान होता तो उसे घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश पत्र के अंतर्गत सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा मंजूरी नहीं दी गई होती जो केवल कार्गो की मंजूरी के लिए सीमा शुल्क प्राधिकारियों के समक्ष प्रस्तुत किया गया है।

- (vi) केओपीटी ने दरों के मान में "नौकाओं/फ्लैटों/लांचों के लिए रुकने के प्रभारों" को गलत उद्धृत किया है; जबकि दरों के मान में "नौकाओं/ फ्लैटों/ बजरोँ और मोटर लांचों" शब्द हैं और इस प्रकार बजारा शब्द को छोड़ दिया गया है।
- (vii) कलकत्ता फ्लोटिंग होटल अनिवासी भारतीय परियोजना है और भारत में अपनी प्रकार का पहला होटल है। पिछले छह वर्षों से केओपीटी के असहयोग पूर्ण रवैये और अनुचित मांग के कारण परियोजना में भारी लागत खर्च हुई है और परियोजना के क्रियान्वयन में भी काफी विलंब हो गया है। विश्व श्रेणी की पर्यटन ढाँचा परियोजना होने के साथ-साथ इसने प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से लगभग 500 व्यक्तियों को रोजगार दिया है। परियोजना अब और खर्च का जैसे 1.42 करोड़ रु०

की प्रीमियम के भुगतान अथवा लगभग 67 लाख रु० के डॉक शुल्कों की अनुचित मांग जैसे बोझ का वहन नहीं कर सकती ।

आगे और विलंब होने तथा और लागत आने से परियोजना बीमा और आर्थिक दृष्टि से अव्यवहार्य हो जाएगी । अनुरोध है कि सीएच को स्व - अप्रणोदित यान के रूप में वर्गीकृत किया जाए और 18 नं० किडरपुर डॉक में ठहरने के लिए डॉक शुल्क की वसूली केओपीटी की मौजूदा प्रभार अनुसूची के खंड - 26.2 (iii) के अनुसार की जाए ।

5.1 इस मामले में 24 मई, 2002 को कोलकाता में केओपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

मैसर्स मानोर फ्लोटेल लि० (एमएफएल)

- (i) हमने इसे अपनी याचिका में विस्तार से स्पष्ट किया है ।
- (ii) (क) इस मामले का मूल प्रश्न 'जलयान' की परिभाषा से संबंधित है । उनका कहना है कि यह तटीय जलयान का मामला है ।
(ख) हमारे अनुसार यह जलयान बिल्कुल नहीं है । जलयान कार्गो के रूप में आयात किया गया था ।
(ग) यह स्व - अप्रणोदित यान है जो पत्तन पर स्थायी रूप से स्थित है । हम दरों के मान की मद सं० 26 में दी गई दर के हकदार हैं ।
- (iii) (क) हमने बर्थ की मांग नहीं की । केओपीटी ने स्वयं निर्णय लिया । उन्हें पेचीदगियों को निर्दिष्ट करना चाहिए था । हमने दरों के मान में प्रासंगिक समझी गई दरों का पालन किया ।
(ख) बर्थ वास्तव में बर्थ बिल्कुल नहीं है । यह गड़बड़ घोटाला है । इसमें वास्तव में ऐसी कोई 'अवसर लागत' नहीं है जिसका नुकसान हुआ हो ।
- (iv) दरों के मान में स्व - अप्रणोदित जलयान के लिए विशिष्ट दर दी गई है । वह हम पर लागू होगी । अब इस समय अन्य बातें कैसे उठाई जा सकती हैं ?
- (v) हमें इस बात से इंकार नहीं है कि हम 18 किडरपुर डॉक में रहे हैं । हम सभी 'लागू' प्रभारों का भुगतान करने के लिए तैयार हैं । हम चाहते हैं कि केओपीटी हमें बताए कि क्या देय है । वे गलत दरें लागू कर रहे हैं । हम चाहते हैं कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इस मामले में अधिनिर्णय करे ।
- (vi) कृपया हमें अंतिम लिखित निवेदन प्रस्तुत करने के लिए समय दें ।

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

- (i) ऐसी प्रत्येक चीज जो तैरती है, जलयान होती है । यह हमेशा जहाज नहीं हो सकती ।

- (ii) कोई अस्पष्टता नहीं है। टग और जलयान दोनों से अधिसूचित दरों के मान के अनुसार समुद्री प्रभार वसूल किए गए थे।
- (iii) (क) कृपया उनका 22 जुलाई, 1995 का पत्र देखें। पैराग्राफ (4) देखें। वे पेचीदगियों के बारे में जानते थे।
- (ख) यह उनकी बर्थ नं० 18 में होने की सुविधा के अनुरूप था। इसीलिए वे अंतरित करने के लिए सहमत हो गए। उन्होंने कभी भी प्रतिरोध नहीं किया।
- (iv) (क) कैओपीटी ने एक भूखंड दिया था। समझदारी इसमें होती कि वे फ्लोटेल का निर्माण स्व प्रचालन करने के लिए निकटवर्ती वाटरफ्रंट का प्रयोग करते। इसके बजाय उन्होंने भिन्न स्थल पर निर्माण करने का विकल्प चुना।
- (ख) सेना ने उनकी उपस्थिति पर आपत्ति जताई। इसीलिए एमएफएल ने पत्तन क्षेत्र में स्थान मांगा था।
- (ग) वे कलकत्ता जेट्टी नं० 9 पर आ गए। बाद में वे बर्थ नं० 18 में अंतरित हो गए।
- (घ) अंत में सुपर ढांचा बनाने के लिए बर्थ नं० 18 का प्रयोग किया गया। हमने बर्थ किराया प्राप्त करने का अवसर गंवा दिया। अतः हमें बर्थ किराया वसूल करना है।
- (ङ) दरों के मान की मद सं० 26 बिल्कुल भी लागू नहीं है। जलयान अभी भी बर्थ को धरे हुए है।
- (v) उन्होंने बर्थ को तब तक धरे रखा जब तक उनका प्रयोग पूरा होता रहा। अब वे कहते हैं कि यह बर्थ नहीं है। वे इस प्रकार का व्यवहार कैसे कर सकते हैं? हमें उस बर्थ के लिए विधिवत् अधिसूचित प्रभार वसूल करने की अनुमति दी जाए।
- (vi) यदि जलयान डूब जाएगा तो यह हमारे प्रचालनों में बाधा पहुंचाएगा। यह अत्यंत जोखिम भरा काम है। इस पहलू को ध्यान में रखना आवश्यक है।
- (vii) वे सिंगापुर से आए थे। इसे विदेशगामी जलयान माना गया था। उन्होंने तदनुसार प्रभारों का भुगतान किया। अब यदि उन्हें ऐसा लगता है कि वह विदेशगामी जलयान नहीं हो सकता तो वे तटीय जलयान श्रेणी के लिए सर्वोत्तम विकल्प चुन सकते हैं। इसके आगे और कुछ नहीं कहना है।

5.2 संयुक्त सुनवाई में एमएफएल को अंतिम लिखित निवेदन प्रस्तुत करने और उसकी प्रति साथ ही साथ कैओपीटी को भेजने के लिए 7 जून, 2002 तक का समय दिया गया था। कैओपीटी को एमएफएल द्वारा प्रस्तुत लिखित निवेदन पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए 15 जून, 2002 तक का समय दिया गया था।

6. एमएफएल ने अपनी पूर्वोक्त बातों को दोहराने और संबद्ध दस्तावेज प्रस्तुत करने के अलावा निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) बर्थ नं० 18 किडरपुर डॉक के उपयोग के लिए केओपीटी को अवसर लागत की दृष्टि से कोई नुकसान नहीं होगा क्योंकि पिछले सात वर्षों से जहाज़ वियोजकों द्वारा किडरपुर डॉक में 6 जहाज़ तोड़ने वाली बर्थों में से एक समय में केवल दो और अधिकतम 3 बर्थों का ही प्रयोग किया जा रहा है। पूर्वी भारत में जहाज़ तोड़ने वाले उद्योग में मंदी के कारण शेष बर्थों का कोई ग्राहक नहीं है। अपने स्व - अप्रणोदित यान के ठहरने के लिए 18 किडरपुर डॉक के उपयोग से होने वाली आय केओपीटी द्वारा अर्जित की जा सकने वाली सर्वाधिक आय होगी।
- (ii) यदि सीएएच के वर्गीकरण के संबंध में कोई संदेह हो तो कलक्टर बनाम लोटस इंक्स, 1996 (27) ई.एल.टी. 580 (उच्चतम न्या.) और एसटीपी लि० बनाम कलक्टर 1998 (97) ई.एल.टी. 16 (उच्चतम न्या.) के मुकदमों (केस लॉ) के आधार पर संदेह का लाभ आवेदक को मिलता है।

(क) कलक्टर बनाम लोटस इंक्स

किसी प्रतिकूल साक्ष्य के अभाव में यह निर्णय देना संभव नहीं है कि यह मद विशिष्ट श्रेणी में आती है। हालांकि इस संबंध में दो अभिमत संभव हैं लेकिन निर्धारिती के पक्ष का अभिमत ही निर्णय का मार्गदर्शी होगा।

(ख) एसटीपी लि० बनाम कलक्टर

यदि कराधान कानून के किसी प्रावधान का अर्थ ग्रहण करने में कोई संदेह हो तो उस संदेह का समाधान निर्धारिती के पक्ष में होना चाहिए।

7. केओपीटी ने एमएफएल द्वारा प्रस्तुत लिखित निवेदन का प्रत्युत्तर दिया है। उसने पूर्व प्रस्तुत टिप्पणियों को दोहराने के अलावा जो बातें कही हैं उनका सार इस प्रकार है :-

- (i) एमएफएल के एजेंट से प्राप्त 24 जुलाई, 1995 के पत्र और एमएफएल से प्राप्त 22 जुलाई, 1995 के पत्र में निहित भावना से यह स्पष्ट हो जाएगा कि मैन-ऑफ-वार जेट्टी से बर्थ-9 किडरपुर डॉक से जलयान का अंतरण उनकी सहमति से किया गया था और इन पत्रों में उस समय विशेष में या उसके बाद भी कहीं भी प्रतिरोध या असहमति की बात नहीं है।

एमएफएल के एजेंटों के 24 जुलाई, 1995 के पत्र के अनुसार, सीएएच गोल्ड फ्लोट एमएफएल को बर्थ 9 किडरपुर डॉक में सौंप दिया गया था। मैसर्स पाटवोक ने दर्शों के मान के प्रावधानों के अनुसार सैंडहेड से मैन-ऑफ-वार जेट्टी तथा मैन-ऑफ-वार जेट्टी से बर्थ नं. 9 किडरपुर डॉक में जलयान को लाने के लिए समस्त पत्तन प्रभारों का भुगतान किया था और एमएलएफ को भी इस बात की जानकारी थी कि गोल्ड फ्लैट को मैन-ऑफ-वार जेट्टी से बर्थ 9 किडरपुर डॉक और बर्थ 9 किडरपुर डॉक से बर्थ 18 किडरपुर डॉक में अंतरित किया गया था।

- (ii) बर्थ नं. 18 किडरपुर डॉक जहाज तोड़ने वाली बर्थों के साइड में स्थित है और जलयान के निर्माण कार्य के लिए बहुत ही उपयुक्त है क्योंकि वह अधिक शांत वातावरण में स्थित है। याचिकाकर्ता ने इस स्थिति का पूरा लाभ उठाया और प्रारंभ में फ्लैट टॉप जलयान पर कई डेकों का निर्माण किया। उस पूरे समय विशेष में याचिकाकर्ता को उस बर्थ में कभी कोई असुविधा नहीं हुई जिसके परिणामस्वरूप उपर्युक्त डेकों का निर्माण करना संभव हुआ और उसने कभी भी डॉक के भीतर या बाहर कहीं भी जलयान के अंतरण हेतु अभ्यावेदन नहीं दिया और इस प्रकार

अब प्रस्तुत किए जा रहे सभी अभ्यावेदन केओपीटी को मात्र उसके न्यायोचित राजस्व से वंचित करने के लिए है।

- (iii) यदि गोल्ड फ्लोट वाणिज्यिक प्रयोजन से अथवा अन्यथा किसी प्रयोजन से एक स्थान पर स्थिर रहता है तो वह अपने बुनियादी स्वरूप को नहीं बदल देगा और जब तक यह पानी पर तैरेगा तब तक यह जलयान ही रहेगा। फिर चाहे वह स्थिर रहे या न रहे।
- (iv) याचिकाकर्ता द्वारा उल्लिखित पत्र बजरे के नहीं बल्कि फ्लोटेल के आयात से संबंधित है। जलयान को बदलकर बर्थ 18 किडरपुर डॉक में बर्थ सुविधाओं का प्रयोग करने वाला फ्लोटेल बना दिया गया है।

यह मानकर परंतु यह स्वीकार न करके कि गोल्ड फ्लोट जहाज़ नहीं है, वह अभी भी जलयान रहेगा। "जलयान" शब्द का प्रयोग अपेक्षाकृत व्यापक अर्थ में उसी प्रकार किया जाता है जिस प्रकार "वाहन" शब्द का प्रयोग किया जाता है। यदि किसी वाहन में किसी समय किसी स्थान पर स्थिर रखा जाता है अर्थात् कारवों तो इससे उसकी वाहन होने की स्थिति नहीं बदल जाती और उसकी मार्ग कर, रजिस्ट्रेशन आदि सहित समस्त कानूनी शुल्क अदा करने की जिम्मेदारी रहेगी।

- (v) सीएच गोल्ड फ्लोट को जलयान के रूप में सही वर्गीकृत किया गया है जो मनुष्य या सामग्री/ कार्गो के परिवहन के साधन के रूप में प्रयुक्त किए जाने से समर्थ है भले ही वह स्व प्रणोदित न होकर टग द्वारा कर्षित हो - उसी प्रकार जैसे वह सिगापुर से आया। अतः उसे अब भी समुद्र पार ले जाया जा सकता है।

जलयान ने जुलाई, 1995 से बर्थ 18 किडरपुर डॉक घेरी हुई है और तभी से फ्लोटेल के निर्माण के लिए बर्थ और तटीय सुविधाओं का लाभ प्राप्त कर रहा है। यदि जलयान ने बर्थ 18 किडरपुर डॉक नहीं घेरी होती तो कोलकाता पत्तन कार्गो की लदाई/ उतराई कार्य के लिए या फिर जहाज़ तोड़ने के काम के लिए उसका प्रयोग कर सकता था जिसके लिए दरो के मान के अनुसार बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते।

- (vi) डॉक ठहराव प्रभारों की वसूली किसी विशिष्ट बर्थ को आबंटित किए बिना आबद्ध डॉक के भीतर प्रवेश करने और ठहरने वाली नौकाओं, फ्लैटों, बजरो और मोटर लॉचों पर की जाती है। दूसरे शब्दों में वे जलयान डॉक में रुकने के प्रभार अदा करते समय, आम तौर पर लदाई/ उतराई कार्य के लिए बड़े जलयान के मुकाबले दुगुना प्रभार देते हैं। गोल्ड फ्लोट को चूंकि बर्थ आबंटित की गई थी और वह बर्थ 18 किडरपुर डॉक घेरे रहा है अतः बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे न कि डॉक में रुकने के प्रभार, जैसा कि याचिकाकर्ता ने तर्क दिया है।
- (vii) दरो के मान के अनुसार जलयान द्वारा बर्थ घेरे जाने पर बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते हैं भले ही अन्य बर्थें खाली रहें अथवा भरी हुई। इस मामले में बर्थ किराये की वसूली के लिए निर्णायक कारक यह नहीं है कि केओपीटी बर्थ 18 किडरपुर डॉक का अन्यथा प्रयोग कर सकता था अथवा नहीं।
- (viii) सीएच गोल्ड फ्लैट के वर्गीकरण के बारे में कोई शंका नहीं है और केओपीटी ने सीएच को तटीय जलयान के रूप में सही वर्गीकृत किया है।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :

- (i) अधिनिर्णयाधीन मागला फ्लोटेल के रूप में प्रयुक्त पूरी तरह समन्वायोजित यान का जो कंओपीटी में बर्थ घेरे रहा, पत्तन द्वारा प्रभार वसूल करने के प्रयोजन से वर्गीकरण करने के बारे में है। आवेदक ने कंओपीटी द्वारा अपने फ्लोटेल के मैन-ऑफ-वार जेट्टी से आबद्ध डॉक के भीतर बर्थ तक अतरण करने के बारे में भी उल्लेख किया है। यह प्राधिकरण फ्लोटेल के स्व प्रयोजन से कथित अंतरण के विवाद की जाँच नहीं करेगा क्योंकि यह पत्तन प्रभार वसूल करने के प्रयोजन से फ्लोटेल के वर्गीकरण के मामले में प्रासंगिक न होकर पृथक है।

कंओपीटी ने जैसा कि उल्लेख किया है, फ्लोटेल को सैन्य प्राधिकारियों द्वारा की गई आपत्ति के कारण मैन-ओ- जेट्टी में नहीं रखा जा सकता था। प्रत्येक मामले में, अपने अधिकारिता क्षेत्र के भीतर बर्थिंग व्यवस्था का आदेश देना पत्तन न्यास का विशेषाधिकार है। आम तौर पर जलयान पत्तन के भीतर प्रचालन का वरीयता क्षेत्र का अपनी मर्जी से चयन नहीं कर सकता। संयोग से, फ्लोटेल को 1995 में किसी समय किडरपुर डाक में बर्थ में लगाया गया था। यदि यह व्यवस्था आवेदक के अनुकूल नहीं थी तो वह तत्काल पत्तन न्यास से अपने फ्लोटेल को डॉक से हटाने के लिए अनुरोध कर सकता था। रिकार्ड में ऐसा कुछ भी नहीं है जिससे यह पता चले कि आवेदक ने कंओपीटी से कोई अनुरोध किया था।

- (ii) आवेदक ने तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय के इस निर्णय को उद्धृत किया है कि फ्लोटेल जहाज़ की परिभाषा में नहीं आता। यह उल्लेखनीय है कि इस निर्णय का फ्लोटेल के जहाज़ के रूप में आयात करने की अनुमति चाहने वाले आवेदक द्वारा प्रस्तुत आवेदन के संदर्भ में उद्धृत किया गया है। आवेदक ने भी कहा है कि फ्लोटेल का आयात कार्गो के रूप में किया गया है। दूसरी ओर उसने यह भी दावा किया है कि उसके फ्लोटेल को अप्रणोदित यान माना जाना चाहिए। आवेदक के तर्कों में परस्पर विरोधाभास है।

हा सकता है, जैसे कि कंओपीटी ने उल्लेख किया है, दरों के मान में निर्धारित डॉक में रुकने के प्रभार कोई विशिष्ट बर्थ आबद्ध किए बिना आबद्ध डॉक के भीतर रुकने वाली नौकाओं / फ्लैटों, बजरो और लांचों पर वसूल किए जाते हैं। यह डॉक में प्रवेश करने वाले और बर्थ में लगाए जाने वाले जहाज़ से भिन्न किसी प्लवमान बॉडी के लिए नहीं है। इस स्थिति को मानकर यहाँ यह स्मरण रखना प्रासंगिक होगा कि कंओपीटी की दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के समय इस प्राधिकरण ने पत्तन के लैश बजरो पर किसी बर्थ किराये की वसूली न करने के प्रस्ताव को अनुमोदित नहीं किया था। चूंकि ये बजरो कार्गो प्रचालन के समय बर्थ घेरते हैं अतः इस प्राधिकरण ने यह निर्णय दिया था कि उन्हें लागू बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना चाहिए; और पत्तन को परामर्श दिया गया था कि वह लैश बजरो के लिए जब वे कार्गो प्रचालन के बाद कहीं और चलते हैं, पृथक फ्लीटिंग प्रभारों का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

- (iii) हालांकि आवेदक ने यह तर्क दिया है कि फ्लोटेल जलयान नहीं है परंतु कंओपीटी ने विभिन्न नियमों एवं अधिनियमों को विस्तार से उद्धृत किया है और उसके इस तर्क को काटा है कि फ्लोटेल चाहे जहाज़ न हो तो भी यह जलयान रहेगा। कंओपीटी के इस तर्क को चुनौती नहीं दी जा सकती कि फ्लोटेल भले ही स्थिर रहा हो लेकिन यह यात्रियों या माल के परिवहन के साधन के रूप में प्रयुक्त किए जाने में समर्थ है। कंओपीटी द्वारा उद्धृत कार्यों का उदाहरण भी इस संदर्भ में अत्यधिक प्रासंगिक लगता है।

- (iv) फ्लोटेल चाहे जलयान हो या न हो, रिकार्ड में उपलब्ध अविवादित तथ्य यह है कि उसने केओपीटी की बर्थ घेरी थी। जैसा कि केओपीटी ने उल्लेख किया है, आवेदक ने केओपीटी के बर्थ में ही फ्लोटेल पर सुपर ढांचे का निर्माण करने का विकल्प चुना और इस प्रयोजन से केओपीटी द्वारा अनुमत वाटरफ्रंट में उसे अंतरित नहीं किया। इससे पता चलता है कि बर्थ में फ्लोटेल को आवेदक की मर्जी से रोका गया था। इसके अलावा केओपीटी ने यह भी सही कहा है कि यदि केओपीटी ने प्रचालन क्षेत्र उपलब्ध न कराया होता जो इस संदर्भ में बर्थ है और जलयान को धारा के बीच में जाने दिया होता तो फ्लोटेल पर सुपर ढांचे के निर्माण का वाणिज्यिक कार्य संभव नहीं होता। चूंकि फ्लोटेल ने पत्तन की बर्थ घेरे रखी और उस पर वाणिज्यिक कार्य किया अतः केओपीटी द्वारा लागू बर्थ किराया प्रभार का दावा करना अनुचित नहीं है।

जैसा कि पहले कहा गया है, फ्लोटेल को 1995 में बर्थ में रखा गया था और आवेदक ने पूरे 7 वर्ष बीतने के बाद पत्तन को बर्थ किराये का भुगतान करने का मुद्दा उठाया है। पत्तन ने आवेदक को बर्थ में फ्लोटेल के रखने की पेचीदगियों के बारे में नहीं बताया यह तर्क गलत है क्योंकि आवेदक ने ऐसा कोई साक्ष्य नहीं दिखाया है कि उसे पत्तन न्यास की प्रकाशित दरों के मान के बारे में बताए जाने से इंकार किया गया हो जो कि भारत के राजपत्र में अधिसूचित सार्वजनिक दस्तावेज है। यदि उसे पत्तन प्रशुल्कों की जानकारी नहीं थी या अपने मामले में दरों के मान के लागू होने के बारे में कोई शंका थी तो उसे पत्तन न्यास से स्थिति का सत्यापन कर लेना चाहिए था। पत्तन के लिए व्यावहारिक तौर पर यह संभव नहीं है कि वह अपने द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं की वित्तीय स्थिति के बारे में अपने प्रयोक्ताओं को अलग-अलग अग्रिम तौर पर बताए।

पत्तन की इस शिकायत में कि आवेदक ने सुविधाओं का प्रयोग तभी किया जब वे उसके अनुकूल थीं और सुविधाओं का प्रयोग करने के बाद उसके भुगतान के समय आपत्ति की कोई सार नहीं है।

- (v) बर्थ किराया प्रभारों की वसूली न किए जाने के लिए आवेदक द्वारा उठाया गया एक मुद्दा उसके फ्लोटेल के लिए आबंटित की गई बर्थ की स्थिति और उसके वैकल्पिक प्रयोग के अवसरों के न होने के बारे में है परंतु केओपीटी ने तर्क दिया है कि यह बर्थ कार्गो के प्रहस्तन के लिए आबंटित की जाती रही है और आबंटित किए जाने के लिए समर्थ है और यदि नहीं, तो भी इसका प्रयोग कम से कम जहाज़ तोड़ने के प्रयोजन से तो किया ही जा सकता है। यह स्वीकार करना होगा कि यहां अवसर लागत का प्रश्न ही नहीं उठता। केओपीटी द्वारा की जाने वाली वसूली फ्लोटेल द्वारा उसकी बर्थ को घेरने के लिए है। यदि आवेदक के तर्क को स्वीकार किया जाता है तो कोई भी प्रभार वसूल करने से पहले पत्तन न्यास को अपने प्रयोक्ताओं को यह विश्वास दिलाना होगा कि उन्हें दी गई सुविधाओं का वैकल्पिक प्रयोग भी है। यह व्यवस्था न तो व्यवहार्य ही है और न ही तर्क की दृष्टि से अपेक्षित। सेवा प्रदाता मुहैया कराई गई सेवाओं/ दी गई सुविधाओं के लिए मुआवजे की मांग कर सकता है।

- (vi) आवेदक ने उच्चतम न्यायालय के निर्णय को सही उद्धृत किया है जिसमें इस सिद्धांत का प्रतिपादन किया गया है कि यदि दो अभिमत संभव हों तो निर्धारिती के अनुकूल अभिमत ही निर्णय का मार्गदर्शी होना चाहिए।

इस मामले में, संदर्भाधीन फ्लोटेल पर तटीय जलयानों पर लागू दरों की वसूली करने की केओपीटी की कार्रवाई ने संदेह को जन्म दिया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा

कि तटीय जलयानों को भारत सरकार की तटीय नौवहन को बढ़ावा देने की नीति के मद्दे नज़र विदेशगामी जलयानों की तुलना में प्रशुल्क में रियायत मिलती है। फ्लोटेल किसी तटीय नौवहन कार्य में नहीं लगा हुआ है और भारत सरकार की नीति के अनुसार दी जाने वाली रियायत की सच्ची भावना को समझकर संभवतः, संदर्भाधीन फ्लोटेल को इस प्रकार की रियायत देना न्यायोचित नहीं होगा। यह प्राधिकरण पहले ही यह आदेश दे चुका है कि प्रमाण-पत्र के साक्ष्य द्वारा जलयान की स्थिति में पत्तन प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से तटीय या विदेशगामी के रूप में वर्गीकरण का उल्लेख होना चाहिए। स्पष्ट है कि फ्लोटेल का ऐसा कोई प्रमाण नहीं है कि उसके तटीय जलयान होने का; या इस मामले के लिए विदेशगामी जलयान होने का पता चले। निश्चय ही, यह स्थिति बर्थ किराये की संबद्ध दर के लागू होने के बारे में शंका को जन्म देती है। ओवदक द्वारा उद्धृत उच्चतम न्यायालय के निर्णय में जैसा कि कहा गया है, केओपीटी की बर्थ किराया प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से फ्लोटेल को तटीय जलयान मानने की कार्रवाई आवेदक के पक्ष में है क्योंकि तटीय जलयान की बर्थ किराया दर उसी आमाप के विदेशगामी जलयान पर वसूल की जाने वाली दर से कम है।

9. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए तर्कों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण को मैसर्स मानोर फ्लोटेल लि० के अभ्यावेदन में कोई दम नज़र नहीं आता और तदनुसार वह इसे खारिज करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/TV/143/2002/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 5th September, 2002

No. TAMP/45/2002-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of M/s. Manor Floatel Limited about classification of their completely assembled floatel as non self-propelled craft for levy of vessel-related charges by the Kolkata Port Trust as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/45/2002 – KOPT****M/s. Manor Floatel Limited**

Applicant

V/s.

The Kolkata Port Trust

Respondent**ORDER**(Passed on this 27th day of August 2002)

This case relates to a representation received from M/s. Manor Floatel Limited (MFL) about classification of their completely assembled floatel as 'Non-Self Propelled Craft' for levy of vessel-related charges by the Kolkata Port Trust (KOPT).

2.1. The facts of the case as indicated in the representation are summarised below:

- (i). The Completely Assembled Hull (CAH), "Gold Float" is a 'non-self- propelled craft' which has no engine. The craft cannot proceed to the river or high seas without being towed from one point to another.
- (ii). The Ship Acquisition Licensing Committee under the (then) Ministry of Surface Transport (in 1987) rejected the application made by the MFL for permission to import a floatel stating that the floatel did not fall within the definition of a Ship given under the Merchant Shipping Act 1958, a decision which was communicated to all concerned including the DG Shipping.
- (iii). An application for the Import Licence was thereafter made through the Ministry of Tourism in 1988; and, the Import Licence for the CAH to be converted to a floating hotel, was issued by the Ministry of Commerce.
- (iv). The CAH, built in Singapore, and towed by a tug Smit Lankawi arrived at a location 400 meters north of Gwalior Monument on river Hooghly on 30 June 1995 and was moored at the 'Man-O-War' jetty with two mooring buoys fore and aft.
- (v). Despite the 'on principle' clearance received from the Army Authorities, (intimated to it through the Government of West Bengal) the mooring of the CAH at the 'Man-O-War' jetty and setting up of a floatel within the blue zone of the Army was vehemently protested by the Army Authorities to the KOPT.
- (vi). The CAH was thereafter shifted *suo moto* by the KOPT initially on 2 July 1995 to Berth No. 9, Kidderpore Dock and again on 6 July 1995 to Berth No. 18, Kidderpore Dock without either consulting or intimating it. The CAH is still kept by the KOPT at 18 Kidderpore Dock, which is in a dilapidated condition without any electricity/water/security/other facilities.
- (vii). Thereafter, the land department of the KOPT allotted an alternate site at No. 9 Calcutta jetty beyond the blue zone of the Army for setting up of the floatel.
- (viii). The KOPT is refusing to shift the floatel from 18 Kidderpore Dock to No. 9 Calcutta jetty till huge amount wrongly claimed by them is paid upfront, which will make the entire project economically unviable.
- (ix). As per the existing Scale of Rates (SOR) [item no. 26.2(iii)] of the Kolkata Dock System, the stayal charges for 'Non-Self Propelled Craft' are prescribed as Rs. 100/- per craft per day, whereas the KOPT is billing it at the rate applicable to a coastal ship.
- (x). The KOPT was requested to adjust the dock dues (from a sum of Rs.73,33,518/- paid by it and lying in their Suspense Account since 6 December 2000) provisionally based on item No. 26.2(iii) of the SOR; shift the CAH from 18 Kidderpore Dock to No. 9 Calcutta jetty; and, refer the matter to the arbitration so that the floatel can commence operation and save jobs of 224 persons already recruited. The KOPT has, however, not responded.

2.2. In this backdrop, the MFL has prayed for a ruling that the CAH, which is a 'Non-Self Propelled Craft', be charged dock dues for stay at 18 Kidderpore Dock as per the item No. 26.2(iii) of the SOR.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the representation was forwarded to various concerned representative bodies of port users and the KOPT for comments. The comments received are summarised below:

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). The principle adopted by the KOPT for levying the tariff applicable to the coastal vessels on the non-self propelled craft is not clear. Perhaps, the coastal vessel tariff is charged keeping in mind the earning potential and scope of the craft and the unconventional utility of the jetty, which is not right.
- (ii). To encourage the entrepreneurial spirit, the tariff as per Item 26.2 of the SOR be charged from the MFL. A suitable rate may be negotiated between the KOPT and the MFL or fixed by the TAMP and be applied for a period of two years after the arrival of the floatel at the Calcutta Jetty No. 9. Keeping in mind the viability of the project, the costs already incurred and the losses suffered till date, all past period dues be waived or atmost be charged as per item No. 26.2 of the SOR. (It is assumed that till arrival at the Calcutta jetty No. 9, the craft has remained idle as an unused dumb barge).

Kolkata Port Trust (KOPT)

- (i). Shifting of the vessel to No. 9 Kidderpore Dock was done with prior arrangement with the then agent of the MFL, M/s. Patvolk Limited at their instance and was not done *suo moto* as alleged.
- (ii). The shifting of the CAH to No. 18 Kidderpore Dock was done with the knowledge/acquiescence of the MFL as will be evident from its letter dated 22 July 1995. The MFL also confirmed the accrued charges for the barge Gold Float at No. 18 Kidderpore Dock including the shifting charges from No. 9 to No. 18, being payable by it without complaining against the shifting.
- (iii). The MFL has requested to shift the vessel from No. 18 to No. 9 Calcutta jetty, however, such shifting is possible only after payment of the requisite legitimate dues to the port and on production of necessary statutory certificates in respect of the vessel for inspection by the HM (P).
- (iv). The berth hire charges payable as per the provisions of the existing SOR has been claimed from the MFL since the vessel has occupied the berth; however, till date no payment has been made and an amount of Rs.66,61,017/- is due upto 16 May 2002.

The charge of Rs. 100 per craft quoted by the MFL is meant for stay inside the docks for boats/flats/launches above 20cum. and not for occupation of any berth. The CAH was provided the berth and all the associated facilities and is considered a coastal vessel because it is not engaged in foreign trading.

- (v). The fact of the CAH being a vessel has been established as per the definitions of the term vessel given under the Port Rules 1944, Port Bye Laws 1949 and Indian Ports Act 1908 as indicated below:
 - (a). Port Rules 1944- "Vessel" includes every description of water craft other than sea plane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on the water.
 - (b). Port Bye Laws 1949- "Vessel" includes any ship, barge, boat, raft or craft or any other thing whatever, designed or used for the transport upon water of passengers or goods.
 - (c). Indian Ports Act 1908- "Vessel" includes anything made for the conveyance (mainly by water) of human beings or of property.

- (vi). The CAH Gold Float may not be a ship but she has remained as a vessel and hence levy of charges on the basis of a coastal vessel is fully justified. On arrival of the vessel from overseas, she was declared as a foreign-going vessel and the charges were paid as such. Now she has ceased to be a foreign-going vessel; and, hence, is treated as a coastal vessel.
 - (vii). The MFL has been enjoying the benefit of alongside berth all these years in order to undertake and complete the construction of its 4 star hotel thereon. Had the vessel been berthed in the middle of the river or at a buoy mooring it would have been extremely difficult to undertake such a massive work.
 - (viii). Till the charges levied by the KOPT are paid, it shall not be possible to shift the vessel to No.9 Calcutta Jetty.
- 3.2. A copy each of the comments received from the INSA and the KOPT was forwarded to the MFL and the KOPT as feed back information.
- 3.3. The Calcutta Chamber of Commerce and Industry, the Bengal Chamber of Commerce and Industry and the Association of Shipping Interests in Calcutta have not furnished their comments so far.
4. The MFL has responded to the comments furnished by the INSA and the KOPT. The points made by it are summarised below:

On the comments of the Indian National Shipowners' Association

- (i). It agrees with the views expressed by the INSA. The Authority is requested to adjudicate and determine the most economic rate (at an early date) keeping in mind the viability of the project in view of the enormous loss, already incurred and accruing on daily basis; and, instruct the KOPT to shift the Gold Float from No.18 Kidderpore dock to No.9 Calcutta Jetty.

On the comments of the Kolkata Port Trust

- (i). The KOPT has admitted that "Gold Float" is a Barge and according to Item 26 of the Scale of Rates, Dock dues will be the same whether the said barge is alongside a berth or moored at a buoy so long the craft is non-self propelled.
- (ii). The KOPT has enclosed a letter dated 24 July 1995 of M/s. Patvolk who were Agents of Tug "Smit Lankawi" which towed CAH Gold Float and confirmed the billing arrangement, whereas the CAH Gold Float was shifted on 2 July 1995. Any request for shifting is made by the Agent prior to the shifting and not 22 days after the shifting.
- (iii). On 6 July 1995 also, the shifting of the CAH Gold Float was done *suo motu* by the KOPT from No.9 Kidderpore Dock to No.18 Kidderpore Dock whereas the MFL has written the letter to the KOPT on 22 July 1995, which deals with accounting procedure and not a request for shifting.
- (iv). As regards the definition of the vessel as per the Port Rules 1944 / Port by Laws 1949 / Indian Ports Act, 1908 all of which defines a vessel as any thing made for the conveyance (mainly by water) of human beings or of property, the CAH Gold Float is a non-self propelled craft which is neither made nor ever intended for conveyance of human beings or of property. It is a capital goods item, which remains stationary to be used for offshore accommodation and therefore, does not fall under the definition of a vessel.

The Ship Acquisition Licensing Committee, Ministry of Shipping, Government of India has also ruled that CAH Gold Float does not fall under the Merchant Shipping Act whereas any coastal vessel or any vessel whatsoever must come under the Merchant Shipping Act prior to proceeding the high seas.

The charges for the stay of the CAH Gold Float, hence, must be charged as per item No.26.2(iii) of Scale of Rates of the KOPT.

- (v). The statement of the KOPT that when the vessel arrived from overseas, it was declared as a foreign-going vessel and charges were paid as such and since Gold Float has ceased to be a foreign-going vessel, it has been treated as a coastal Vessel and charged accordingly, is factually incorrect and strongly denied and disputed.

The tug Smit Lankawi, which towed the CAH Gold Float to Calcutta as cargo was a foreign registered tug and as such had been declared as a foreign-going vessel which returned to Singapore after delivering the CAH Gold Float at Calcutta.

The CAH Gold Float was treated as cargo of the towing tug and was cleared accordingly by the Custom Authorities under a Bill of Entry for home consumption.

The DGFT, Government of India allowed import of CAH Gold Float as a capital goods item, which arrived India as cargo of foreign tug Smit Lankawi.

Had CAH Gold Float been a vessel, the same could not have been cleared by Custom Authorities under Bill of Entry for home consumption which is filed with Custom Authorities for clearance of cargo only.

- (vi). The KOPT has wrongly quoted the Scale of Rates as STAYAL CHARGES FOR BOATS / FLATS / LAUNCHES; whereas, the Scale of Rates read : BOATS / FLATS / BARGES AND MOTOR LAUNCHES and the word barge has been missed out.
- (vii). The Calcutta Floating Hotel is an NRI Project and the first of its kind in India. Due to non-cooperative attitude and unreasonable demand of the KOPT for the last six years, the project has incurred massive cost overrun and huge delay in implementation of the project. Apart from being a world class tourism infrastructure project, it has also generated direct and indirect employment to about 500 persons. The project cannot bear any more expenditure like payment of premium to the extent of Rs.1.42 crores or unreasonable demand for the Dock Dues to the extent of Rs.67 lakhs approximately.

Any further delay and cost overrun will render the project sick and economically unviable. It is requested that the CAH may be classified as a Non Self Propelled Craft and the Dock Dues for the Stayal at 18 Kidderpore Dock be charged under Clause-26.2(iii) of the existing schedule of charges of the KOPT.

5.1. A joint hearing in this case was held on 24 May 2002 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Manor Floatel Limited (MFL)

- (i). We have explained the details in our petition.
- (ii). (a). The crux of the matter relates to definition of a 'vessel'. They say it is a case of coastal vessel.
- (b). According to us, it is not a vessel at all. The vessel was imported as a cargo.
- (c). It is a non-self-propelled craft, permanently positioned at the port. We are entitled to the rate as given at item 26 of the SOR.
- (iii). (a). We did not ask for a berth. The KOPT decided *suo motu*. They should have specified the implications. We went by the rates considered relevant in the SOR.
- (b). The berth is not actually a berth at all. It is in shambles. There is really no 'opportunity cost' to be lost.
- (iv). The SOR has a specific rate for non-self-propelled vessel. That will apply to us. How can other considerations be raised now?
- (v). We do not deny that we have been at 18 KPD. We are ready to pay all the 'applicable' charges. We wanted the KOPT to tell us what is payable. They are applying wrong. We want the TAMP to adjudicate.

27879702

- (vi). Please give us time to file a final written submission.

Kolkata Port Trust (KOPT)

- (i). Anything that floats is a vessel. It may not always be a ship.
- (ii). There was no ambiguity. Both the 'tug' and the 'vessel' were charged marine charges as per the notified Scale of Rates.
- (iii). (a). Please see their letter dated 22 July 1995. See paragraph (4). They know the implications.
- (b). It suited their convenience to be at Berth No.18. That's why they agreed to shift. They never protested.
- (iv). (a). The KOPT had allowed a plot of land. The understanding was that they would use the adjoining waterfront to construct the floatel and operate. Instead, they chose to go ahead with the construction at a different place.
- (b). The Army objected to their presence there. The MFL, therefore, asked for a place in the port area.
- (c). They came to Calcutta Jetty No.9. Subsequently, they shifted to Berth No.18.
- (d). Berth No.18 was used finally to construct the super structure. We lost the opportunity to earn the berth hire. Therefore, we have to charge the berth hire.
- (e). Item 26 of the Scale of Rates is not at all applicable. The vessel is still occupying the berth.
- (v). They occupied the berth as long as it suited their purpose. Now, they say it is not a berth at all. How can they behave like this? We must be allowed to recover the charges duly notified for that berth.
- (vi). If the vessel sinks, it will interfere with our operations. There is a high-risk element. This aspect must also be kept in view.
- (vii). They came from Singapore. It was treated as a foreign-going vessel. They paid accordingly. If now they feel, it cannot be a foreign-going vessel, they can at best opt for a coastal vessel category. Nothing beyond that.

5.2. At the joint hearing, the MFL was given time till 7 June 2002 to file a final written submission with a copy simultaneously forwarded to the KOPT. The KOPT was allowed to furnish their comments on the written submission made by the MFL by 15 June 2002.

6. In addition to reiterating the points made by it earlier and submitting the relevant documents, the MFL has stated the following:

- (i). There will be no loss in terms of opportunity cost by the KOPT for utilisation of the Berth No.18 Kidderpore dock as out of 6 ship-breaking berths at the Kidderpore dock, only 2 and maximum 3 are being utilised at one time by the ship-breakers in the last seven years. There are no takers for the remaining berths due to recession in the ship-breaking industry in Eastern India. The earnings for utilisation of 18 Kidderpore dock for stay of its non-self-propelled craft shall be the best revenue that the KOPT can earn.
- (ii). In case of any doubt in respect of classification of the CAH, then the benefit of such doubt must go in favour of the applicant based on the case laws – Collector Vs Lotus Inks, 1996 (87) E.L.T. 580 (S.C.) and STP Limited Vs Collector, 1998 (97) E.L.T. 16 (S.C.).
- (a). Collection V/s. Lotus Inks
In the absence of evidence to the contrary it is not possible to hold that the item falls within the specified category. Even if two views are possible, the one in favour of the assessee would guide the decision.

(b). STP Ltd. V/s. Collector

If there is any doubt in the construction of any provision of taxing statute, that doubt must be resolved in favour of the assessee.

7. The KOPT has responded to the written submission made by the MFL. The points made by it in addition to reiterating their earlier comments are summarised below:

- (i). The spirit of the two letters dated 24 July 1995 from the agent of the MFL and dated 22 July 1995 from the MFL will clearly indicate that the shifting of the vessel from the Man-of-War jetty to 9 KPD / 18 KPD was done with their consent and there was not a whimper of protest or disagreement anywhere in these letters at that material time or even subsequently.

As per letter dated 24 July 1995 of the agents of the MFL, the CAH Gold Float was handed over to the MFL at 9 KPD. M/s. Patvolk paid all the port charges for bringing the vessel from Sandhead to Man-of-War jetty and from Man-of-War jetty to 9 KPD, in terms of the provisions of the then Scale of Rates and also, the MFL was aware of the fact that Gold Float had been shifted from Man-of War jetty to 9 KPD and from 9 KPD to 18 KPD.

- (ii). Berth No.18 KPD is situated by the side of the ship-breaking berths and is pre-eminently suitable for the construction work of the vessel as the same is situated in a rather quiet environment. The Petitioner took full advantage of the situation and constructed many decks over the initially flat top vessel. Throughout the material time, the Petitioner never faced any inconvenience at the berth as a result of which it was possible to construct the aforesaid decks and he never made representation for shifting of the vessel either elsewhere inside or outside the dock and thus, all the representations being made now, are only to deprive the KOPT of its rightful revenue.
- (iii). If Gold Float remains stationary at one place for commercial purpose or otherwise, that does not change her basic character and as long as she floats on the water, she will remain a vessel, whether stationary or otherwise.
- (iv). The communication referred to by the Petitioner, relates to importation of a floatel and not a barge. The vessel has been converted to a floatel using the berth facilities at the 18 KPD.

Presuming but not admitting that Gold Float is not a ship, she will still remain a vessel. The term 'Vessel' is used in a rather wide sense in the same way the word 'Vehicle' is used. If a vehicle is kept stationary at a place for any length of time e.g., a caravan, it does not change the status of it being a vehicle and the same remains liable to pay all statutory dues including road tax, registration, etc.

- (v). The CAH Gold Float is rightly classified as a vessel which is capable of being used as a means for transportation for human being or material/cargo even if not by self propulsion but by tug – the same way as she arrived from Singapore. She can, therefore, also be transported across the seas even now.

The vessel has occupied 18 KPD berth since July, 1995 and since then availing the benefit of the berth and shore facilities for construction of the floatel. Had the vessel not occupied 18 KPD berth, the Kolkata Port could have used the same either for loading / unloading operation of cargo or even for ship breaking operation for which the berth hire charges as per the Scale of Rates would have been realised.

- (vi). Dock Stayal Charge is levied on boats, flats, barges and motor launches entering and staying within the impounded dock without being allotted any specific berth. In other words, those vessels while paying the Dock Stayal Charges, generally, double-bank against a bigger vessel for over side loading / unloading operation. As Gold Float was allotted and has been occupying 18 KPD berth, the berth hire charges are leviable and not the Dock Stayal Charge, as contented by the Petitioner.
- (vii). As per the Scale of Rates, the berth hire charges are leviable on occupation of the berth by the vessel irrespective of other berths remaining vacant or not. The deciding factor for levy of berth hire in this case is not whether the KOPT could have utilised the 18 KPD berth otherwise or not.

- (viii). There is no doubt about the classification of the CAH Gold Float and the KOPT has rightly classified the CAH as a coastal vessel.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:-

- (i). The matter under adjudication is about classification for the purpose of levying charges by the Port of a completely assembled hull used as a floatel which occupied a berth at the KOPT. The Applicant has also made references about shifting of his floatel by the KOPT from the Man-O-War jetty to a berth inside the impounded Dock. This Authority will not go into the controversy of the alleged *suo motu* shifting of the floatel since it is not relevant and is extraneous to the issue of classification of the floatel for the purpose of levying port charges.

As has been pointed out by the KOPT, the floatel could not be kept at the Man-O-War jetty in the face of an objection raised by the Army Authorities. In any case, ordering berthing arrangements within its area of jurisdiction is a prerogative of a Port Trust. Generally, a vessel cannot pick and choose its preferential area of operation within the port. Incidentally, the floatel was reportedly berthed at the Kidderpore Dock sometime in 1995. If this arrangement did not suite the Applicant, he could have immediately thereafter requested the Port Trust to pull out his floatel from the docks. There is nothing on record to show that the Applicant made any such request to the KOPT.

- (ii). The Applicant has cited a decision of the (then) Ministry of Surface Transport ruling that the floatel does not fall within the definition of a ship. It is noteworthy that this decision has been conveyed with reference to an application made by the Applicant seeking permission to import the floatel as a ship. The Applicant has also pointed out that the floatel has been imported as a cargo. On the other hand, he has also claimed that his floatel must be treated as a non-propelled craft. There is an irreconciled mutual contradiction in the arguments of the Applicant.

Be that as it may, as has correctly been pointed out by the KOPT, Dock Stayal Charge prescribed in its Scale of Rates is leviable on boats, flats, barges and launches staying within the impounded dock without being allotted any specific berth. It is not for any floating body other than a ship entering into the docks and that too placed alongside a berth. In recognition of this position, it is relevant here to recall, at the time of the last general revision of the KOPT Scale of Rates, this Authority did not approve the proposal of the Port for not levying any berth hire on LASH barges. Since such barges occupy a berth at the time of cargo operation, this Authority held that they should pay the applicable berth hire charges; and, the Port was also advised to propose separate fleeting charges for the LASH barges when they fleet elsewhere after the cargo operations.

- (iii). While the Applicant has contended that the floatel is not a vessel, the KOPT has quoted extensively from different Rules and Acts to buttress its argument that the floatel may not be a ship but it will still remain a vessel. The KOPT's argument that the floatel may remain stationary but it is capable of being used as a means of transportation of passengers or goods remains unchallenged. Also, the example of a caravan cited by the KOPT appears to be very much relevant to the context.

- (iv). Irrespective of whether the floatel is a vessel or not, the undisputed fact available on record is that it has occupied a berth of the KOPT. As has been pointed out by the KOPT, the Applicant has chosen to carry out construction of superstructure on the floatel at the berth of the KOPT without shifting to a waterfront allowed for this purpose by the KOPT. This shows that the stay of the floatel at the berth has been under the Applicant's own volition. Again, as correctly pointed out by the KOPT, the commercial activity of constructing a superstructure on the floatel would not have been possible, if the KOPT had allowed the vessel to be at mid-stream without providing operational back up area which in this case is the berth in reference. Since the floatel has occupied a berth of the Port and carried out a commercial activity at that, it is not unreasonable for the KOPT to claim applicable berth hire charges.

As has been observed earlier, the floatel was placed at the berth in 1995 and the Applicant has agitated the issue of payment of berth hire to the Port after a lapse of good 7 years. The argument that the Port has not informed the Applicant about the implications of placing the floatel at the berth is misplaced since the Applicant has not shown any evidence that he has been denied an access to the published Scale of Rates of the Port Trust, which is a public document notified in the Gazette of India. If he is ignorant about the port tariffs or has doubts about the applicability of the Scale of Rates in his case, he should have verified the position from the Port Trust. It is not practically feasible for a Port to appraise its users individually in advance of the financial implications of the services provided by it.

The complaint of the Port that the Applicant used the facilities when it suited him and raised objections at the time of making payment for the facilities used does not appear to be without any substance.

- (v). One of the points agitated by the Applicant for not levying berth hire charges is about the condition of the berth allotted to his floatel and the absence of opportunities for its alternative use. The KOPT has, however, argued that this berth has been and is capable of being allotted for cargo handling and if not it can be used atleast for ship breaking purposes. It is to be recognised that the issue of opportunity cost does not arise here at all. The levy imposed by the KOPT is for occupation of its berth by the floatel. If the argument of the Applicant is admitted then before levying each and every charge, a Port Trust may have to convince its users that the facilities provided have an alternate usage. This arrangement is not at all practicable and logically not required also. A service provider can demand compensation for the services provided/facilities extended.
- (vi). The Applicant has correctly cited a ruling of the Supreme Court setting out a principle that if two views are possible, the one favorable to the assessee should guide the decision.

In the case in hand, the action of the KOPT to levy rates applicable for coastal vessels on the floatel in reference has definitely given rise to a doubt. It is relevant here to mention that coastal vessels enjoy a concession in the tariffs over the foreign-going vessels, in view of the Government policy to promote coastal shipping. The floatel is not engaged in any coastal shipping activity; and, going by the true spirit of the concession envisaged by the Government policy, it will not perhaps be justifiable to extend such concession to the floatel in reference. This Authority has already ordered that the status of a vessel, as evidenced by its certification must govern its classification as coastal or foreign-going for the purpose of levying the port charges. The floatel obviously does not have any such certification showing it as a coastal vessel; or for that matter, a foreign-going vessel. This position definitely gives rise to a doubt over the applicability of the relevant rate of berth hire. As set out in the ruling of the Supreme Court quoted by the Applicant, the action of the KOPT in treating the floatel as coastal vessel for the purpose of levying berth hire charges is in favour of the Applicant since berth hire rate for a coastal vessel is less than that leviable on a foreign-going vessel of corresponding size.

- 9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority does not find any force in the representation of M/s Manor Floatel Limited and, accordingly rejects it.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT III/IV/143/2002/Exty.]

